

RELAZIONI

ELIO FANARA

(c.s.)

LE ASSICURAZIONI TRASPORTI:
DEFINIZIONE E PROFILI GENERALI

Ovviamente ringrazio il presidente e l'amico Guido De Vita per le affettuose parole che ha avuto nei miei confronti, non so fino a che punto meritate.

Premetto che la Relazione che mi accingo a tenere ha necessariamente carattere propedeutico, e questa non è una *excusatio non petita*, ma una necessità. Infatti mi trovo ad introdurre un tema sul quale si cimenteranno, con brillanti risultati, eminenti giuristi, ma anche esperti di tecnica assicurativa, i dottori Pillinini, Ribacchi, Canepa, Bertucci e il professor Antonini, che peraltro tratterà un profilo di grandissimo rilievo, e, *dulcis in fundo*, anche perché affronterà un tema di estremo interesse, il dottor Pagnanelli.

Pertanto chiedo scusa a chi è particolarmente addentro alla materia per alcune cose che dirò, che sembreranno ovvie, ma, a mio avviso, è utile, soprattutto per i dottorandi, illustrare gli aspetti più generali del tema.

Come è noto, le prime forme di assicurazione sorsero nel campo marittimo, dove, sin da tempi antichissimi, si possono rinvenire clausole predisposte per regolare la sopportazione del rischio nelle avventure marittime. Anzi, i primi assicuratori furono gli stessi proprietari delle navi, che si impegnavano ad effettuare il trasporto e garantivano le merci. Le prime compagnie di assicurazione

fiorirono in Europa nel XVII secolo, ed in Italia nei primi decenni del XVIII secolo¹.

Le assicurazioni trasporti terrestri ebbero scarso sviluppo sino al 1800: l'introduzione delle ferrovie, e quindi delle automobili, diede autonomia al ramo, che peraltro si è modellato per molti decenni sulle assicurazioni marittime. Queste ultime hanno, per la loro rilevanza, conservato una loro specifica disciplina, anche quando nel codice civile è stata disposta una disciplina generale delle assicurazioni.

È stato giustamente rilevato in dottrina² che oggi la dicotomia legislativa (tra assicurazioni terrestri, da un lato, e assicurazioni marittime ed aeronautiche, dall'altro) ha un valore più formale che sostanziale, essendo queste ultime - in forza dell'art. 1885 c.c. - per i profili non specificamente contemplati nel codice della navigazione, regolate dalle norme del codice civile sul contratto di assicurazione, pur conservando globalmente ampia specialità per i collegamenti delle assicurazioni marittime con specifici istituti di diritto marittimo.

Pertanto, poiché le assicurazioni trasporti terrestri trovano parimenti disciplina nelle norme generali del codice civile sul contratto di assicurazione (e, per particolari profili, nelle norme del medesimo sulle assicurazioni contro i danni), dalle quali risultano pure regolate le coperture marittime ed aeronautiche (salvo quanto espressamente previsto dal codice della navigazione), la trattazione delle assicurazioni trasporti può e deve essere unitaria³, benché non manchino differenze tra le singole sottospecie, che di volta in volta dovranno essere poste in rilievo.

Questa affermazione di unitarietà, specifica e limitata al settore delle assicurazioni trasporti, trova riscontro e, potremmo dire, aggiunge un ulteriore tassello al cammino evolutivo che la più recente dottrina navigazionistica (ci sia consentito l'uso del termine

¹ Per un approfondimento dei profili storici v. LA TORRE A., *L'assicurazione nella storia delle idee*, in *Assic.*, 1994, 107 e ss.

² Così FERRARINI, *Assicurazioni marittime*, in *Dig. (IV ed.)*, *Disc. priv.*, 1987, 476.

³ In tal senso v. DONATI, *Trattato del Diritto delle assicurazioni private*, vol. III, Milano, 1956, 16.

usato) ha percorso, prospettando, prima, e dimostrando, poi, l'esistenza, nel nostro ordinamento, di un unitario diritto dei trasporti, da cui si dipartirebbe, ma solo limitatamente ai caratteri tradizionali di specialità, la disciplina della navigazione marittima ed aerea.

I Maestri che lavorarono alla elaborazione del codice della navigazione, e ci si limita qui a richiamare, assieme a Scialoja, Pescatore, Lefebvre e Spasiano, e la scuola che agli stessi fa capo, assunsero come punto base dell'elaborazione del codice⁴ la tesi (o l'idea) che il complesso dei rapporti attinenti alla navigazione marittima, interna ed aerea, sia fornito di caratteri propri, ponendosi come categoria unitaria e differenziata dagli altri rapporti e attività della vita economica e sociale. La navigazione non si ritiene già caratterizzata dall'attività di intermediazione nel processo degli scambi, ma dall'esercizio tecnico della nave o dell'aeromobile, secondo la destinazione ad essi propria. Definito l'esercizio come "attività organizzata, inerente all'impiego della nave e dell'aeromobile, in base alla destinazione ad essi propria, rivolta al conseguimento di un risultato economico, connesso al soddisfacimento di un bisogno proprio dell'esercente, o da questo assunto come proprio, ed accompagnato dall'incidenza del rischio"⁵, può dirsi che oggetto del Diritto della navigazione è la materia relativa all'esercizio e quella che dell'esercizio stesso è il presupposto o che all'esercizio è connessa in funzione specifica strumentale.

Individuata la materia che costituisce il nucleo costitutivo del Diritto della navigazione, caratterizzata da peculiari caratteristiche tecniche, restava individuata la ragione "della circostanza che l'«esercizio della nave e dell'aeromobile» abbia formato oggetto di una autonoma disciplina legislativa"⁶ che non può essere unificata sotto il concetto di "trasporto" (*id est*, includendoci anche la di-

⁴ Cfr. PESCATORE, *Oggetto e limiti del Diritto della navigazione*, in *Riv. trim. dir. proc. civ.*, 1951, 410 e s.

⁵ Così testualmente PESCATORE, *op. cit.*, 416.

⁶ PESCATORE, *op. cit.*, 424.

disciplina delle attività correlate al trasferimento da un punto ad un altro di beni e cose per via terra, per strada o per ferrovia).

Va riconosciuto al professor Pescatore il grande merito di avere così fornito un preciso criterio generale per distinguere - nell'ampia materia ricompresa nel codice della navigazione - le norme che possiamo definire strettamente di Diritto marittimo e quelle che sono alla navigazione (intesa in senso stretto) estranee, benché collocate nel codice della navigazione solo per esigenze di organicità con le materie strettamente marittime.

Su tali basi, di recente, il Gaeta ha affermato che "il codice civile non regola affatto agli artt. 1678-1702 il trasporto in generale, giacché tali articoli riguardano un tipo di contratto che non viene denominato e che peraltro si identifica con il contratto di trasporto terrestre"⁷, costituendo - secondo lo stesso Autore - trasporti per acqua, per aria, ferroviari e postali dei tipi contrattuali a sé stanti.

A questa posizione altri autori⁸, ai quali aderiamo, hanno obiettato che, pur ammettendo che le norme dettate dal codice civile agli artt. 1678-1702, *in via immediata*, si riferiscono al trasporto terrestre, non sembra potersi dubitare che tali norme (art. 1680 c.c.) si pongano (in assenza di speciale, diversa regolamentazione per i profili attinenti al trasporto per via d'acqua e d'aria) come disciplina generale del contratto di trasporto e quindi vada affermato il carattere unitario del contratto di trasporto "che comprende sia il trasporto di persone che quello di cose, sia il trasporto terrestre che quello per acqua o per aria, sia il trasporto di linea che quello non di linea, (il che) fa sì che le varie figure che sono ricomprese nell'art. 1678 c.c., non possono che essere considerate sottotipi dell'unico tipo contrattuale costituito dal trasporto"⁹.

Da tale angolo visuale la dottrina più recente ha preso le mosse per accogliere conclusivamente una concezione unitaria del Diritto dei trasporti (va ricordato infatti che la tesi della unitarietà del

⁷ Così GAETA, *Del trasporto in generale*, in *Dir. trasp.*, 1993, 7.

⁸ Così RIGHETTI, *Trattato di Diritto marittimo*, II, Milano, 1990, 536 e più ampiamente ROMANELLI, *Riflessioni sulla disciplina del contratto di trasporto e sul Diritto dei trasporti*, in *Dir. trasp.*, 1993, 297.

⁹ ROMANELLI, *op. supra cit.*, 297.

Diritto dei trasporti, pur su basi diverse, viene sostenuta rigorosamente, sin dagli anni '70, dal compianto mio Maestro, professor Ludovico Matteo Bentivoglio e dal Romanelli, seguiti tra gli altri, dal Carbone e dal Righetti). In particolare il professor Romanelli, di recente, ha ripreso il tema, dandovi un compiuto sviluppo.

Premesso, come dottrina di parte avversa riconosce, che sul piano economico il trasporto è indubbiamente un fenomeno unitario, di tale unitarietà negli ultimi decenni si è avuto ampio riscontro nelle convenzioni internazionali che si sono, in diversi settori, ispirate a principî i cui contenuti confermano la tendenza ad un progressivo accostamento tra le discipline concernenti i differenti modi di trasporto¹⁰.

A ciò si aggiunga che anche in sede comunitaria, mentre ai sensi del testo originario dell'art. 84 del Trattato CEE la disciplina dei trasporti marittimi e aerei era praticamente «sottratta» alla competenza comunitaria (potendo in materia il Consiglio deliberare solo all'unanimità), oggi si assiste ad un proliferare di norme di origine comunitaria, i cui contenuti riaffermano la tendenza a superare la distinzione dei trasporti, nei diversi settori, con l'adozione di criteri comuni, ad esempio in materia di concorrenza (pur con le diversità imposte dalle differenti caratteristiche tecniche proprie delle diverse modalità di trasporto) e di gestione delle infrastrutture del trasporto.

Seppure il fenomeno della scissione fra proprietà ed esercizio del mezzo di trasporto non si manifesta nei trasporti terrestri, ma rimane una peculiarità che connota fortemente il settore marittimo ed aeronautico, tuttavia non può non riconoscersi che, per quanto riguarda l'esercizio non professionale di veicoli di più limitate dimensioni (nel campo della nautica da diporto e del volo sportivo e da diporto) la responsabilità dell'esercizio medesimo è fatta gravare sul proprietario del mezzo. Sicché finiscono col trovare applicazio-

¹⁰ Come rilevato da CARBONE, *Contratto di trasporto marittimo di cose*, Milano, 1988, 335 e come dimostra l'ampia e originale analisi condotta sul principio della limitazione delle responsabilità da una mia allieva (PELLEGRINO, *Studio sulla limitazione del debito del vettore terrestre di merci*, Messina, 1994, vol. n. 7 collana Ricerche C.U.S.T.).

ne anche nel settore marittimo ed aeronautico principî che regolano la responsabilità per danni che derivano dalla circolazione di veicoli su strada (art. 2054 c.c.).

Altro elemento messo bene in luce dal Romanelli, che conferma l'utilità (e diremmo quasi) la necessità di una costruzione unitaria del fenomeno del trasporto, è dato dalla constatazione che l'esigenza della sicurezza contro i pericoli dell'ambiente (mare ed aria), da cui è ampiamente condizionata la disciplina della navigazione marittima ed aerea, si rinviene anche nel settore dei trasporti terrestri, caratterizzati dai pericoli indotti proprio dal movimento del veicolo, oggi non meno rilevanti dei pericoli del mare e dell'aria, e che ispirano nel codice della strada e nella normativa di settore una molteplicità di controlli e norme pubbliche mirate anch'esse alla salvaguardia della vita umana.

Dall'insieme di tali elementi, ai quali si aggiunge la rilevanza che l'impresa di trasporto, con il suo particolare regime, ha unitariamente in materia di servizi marittimi, aerei e terrestri, il Romanelli¹¹, al quale, ci sentiamo di aderire pienamente, afferma la fondatezza sul piano scientifico di una concezione unitaria del Diritto dei trasporti, quale risultato della estensione al trasporto terrestre del movimento di unificazione iniziato negli anni venti dallo Scialoja con riferimento alla navigazione marittima ed aerea. Tale concezione unitaria del Diritto dei trasporti, di cui va riconosciuta la piena e sicura autonomia scientifica, pur non ignorando i caratteri propri della navigazione per mare e per aria, fa perno sugli elementi di omogeneità riscontrabili non solo nella realtà dei traffici, ma anche nell'evoluzione normativa, sia interna che internazionale.

La validità, sul piano della teoria generale, di tali conclusioni che portano a ritenere l'esistenza di un autonomo Diritto dei trasporti, ci ha indotti alla scelta, quale oggetto di studio di questo Incontro, della tematica delle "assicurazioni trasporti", che, proprio sulla base delle premesse scientifiche or ora delineate, si intendono sviluppare unitariamente sotto il profilo tecnico e normativo.

¹¹ Cfr. ROMANELLI, *op. cit.*, 309 e ss.

Va invero qui sottolineato che, in effetti, il mondo imprenditoriale, già prima che la dottrina giuridica elaborasse una concezione unitaria del Diritto dei trasporti, aveva una visione unitaria del rischio trasporti sotto il profilo assicurativo, sì che, pur con la consapevolezza delle differenze di quantità del rischio tra i trasferimenti operati secondo diverse modalità, aveva concepito un unico generale “ramo (assicurativo) trasporti”.

In definitiva, pur non negandosi i caratteri peculiari del Diritto della navigazione marittima ed aerea, la ormai riconosciuta sussumibilità scientifica e concettuale delle problematiche giuridiche relative ai trasferimenti di cose da un luogo ad un altro in un unico Diritto dei trasporti, rende agevole una ulteriore affermazione: la opportunità tecnico-scientifica di assumere in un unico ramo le varie coperture relative ai rischi che i diversi beni corrono durante i loro trasferimenti.

È stato già infatti da tempo giustamente rilevato che “per quanto riguarda la distinzione in assicurazioni marittime, terrestri, aeree, nessuna incidenza può avere l'autonomia del Diritto della navigazione”¹².

In base all'art. 1885 cod. civ., già ricordato, le norme del codice civile sulle assicurazioni sono da considerarsi anch'esse norme di Diritto della navigazione e hanno la stessa forza vincolante delle norme contenute nel codice della navigazione, dalle quali soltanto possono essere derogate, prevalendo invece sulle altre fonti di diritto speciale previste dall'art. 1 dello stesso codice¹³.

Ma v'è di più: nonostante le assicurazioni siano nate come assicurazioni marittime, sono molto vicine nelle forme e condizioni di copertura, quando addirittura non vengono ricomprese in polizze unificate.

L'accertata configurabilità di un “diritto dei trasporti” e la configurazione del ramo delle assicurazioni trasporti, ci permette di “ridefinire” unitariamente queste ultime come quelle assicurazioni

¹² Così DONATI, *Trattato*, cit., vol. III, Milano, 1956, 16.

¹³ In tal senso cfr. DONATI, *Trattato*, cit., vol. I, Milano, 1952, 95 e FERRARINI, *Le assicurazioni marittime*, Milano, 1991, 10.

che coprono i rischi che qualunque interesse economico può incontrare per danni derivanti da perdita o avaria a causa od in occasione di un trasporto, ossia di un trasferimento di cose da un luogo ad un altro, sia tale trasferimento effettuato via terra, mare o aria.

La definizione testé formulata è più ampia concettualmente rispetto a quella, accolta da parte della dottrina, che fa riferimento a “cose” e non a interessi economici, consentendoci di includere agevolmente tra le assicurazioni trasporti anche quelle del nolo, e cioè del profitto che il vettore spera di ricavare dal trasferimento di cose.

Quanto al collegamento causale tra rischio e danno, la definizione accolta indica chiaramente che nel ramo in esame non è necessario che il trasporto sia la causa del danno, ma è sufficiente che quest’ultimo sia avvenuto durante il trasporto.

Tale ampiezza del rapporto di causalità è stata fissata legislativamente nella individuazione del rischio tipico che deve essere obbligatoriamente coperto in favore dei passeggeri dal vettore nel trasporto di linea ai sensi dell’art. 997, 1° co., cod. nav.¹⁴.

In altri termini, l’elemento distintivo delle assicurazioni trasporti, è dato dall’attività (il trasferimento di cose), ulteriormente qualificata per le assicurazioni marittime e aeree dall’ambiente in cui questa si svolge.

La definizione esposta, che fa riferimento a degli “interessi economici”, permette di includere nel ramo in esame sia i rischi che possono colpire le cose trasportate, sia quelli che possono incontrare le cose destinate ad effettuare il trasferimento dei beni, vale a dire i mezzi di trasporto.

Con riguardo ai “rischi corsi in occasione del trasferimento” si rileva che vanno ricompresi tra i rischi tipici non solo quelli occorsi durante il moto in senso stretto, ma anche quelli che i beni incontrano nelle soste iniziali, finali e intermedie ed in occasione del trasporto (giacenze, soste, trasbordi, ecc...) e comunque per tutto il tempo in cui sono affidati al vettore.

¹⁴ Ai sensi dell’art. 997 c.n. l’assicuratore risponde della morte e della invalidità del passeggero, derivati da lesioni prodottesi, in occasione del volo, per causa violenta ed esterna, purché il sinistro non dipenda in tutto o in parte da dolo del passeggero.

Così le assicurazioni dei trasporti ferroviari o postali garantiscono le cose assicurate dai rischi connessi o occasionati dal trasferimento per terra o mare (anche nel caso di servizio cumulativo), o per quelli per via aerea, purché il trasporto sia eseguito a cura dell'amministrazione ferroviaria o postale.

Dalla definizione accolta deriva agevolmente la delineazione dei limiti del ramo:

1) non rientrano, infatti, nelle assicurazioni trasporti le assicurazioni nelle quali il trasferimento di un bene, o di parte di un bene, pur se coperto, è puramente strumentale rispetto alla fase di non trasferimento: l'esempio classico è quello dell'assicurazione dei prodotti di una industria, che copre altresì i beni necessari alla produzione, pur nella loro fase di trasferimento, da una parte all'altra dell'azienda assicurata, o tra più sedi dell'azienda, ove si svolgono diverse parti di un processo produttivo mirato alla realizzazione del prodotto finale, formalmente assicurato;

2) non vi rientrano concettualmente, altresì, salva diversa estensione espressamente prevista dalla polizza, i rischi che le cose possono incontrare quando "stazionino", anche se nell'ambiente in cui il moto si svolge;

3) non essendo caratterizzate dall'ambiente, esulano dal ramo le assicurazioni infortuni.

Non rientrano così nel settore aeronautico le coperture dei rischi connessi all'esercizio delle attività aeroportuali, che pur comprendo attività complementari all'esercizio del trasporto aereo, assicurano una globalità di rischi, diversi ed estranei al trasporto stesso, dalla R.C., agli infortuni in aeroporto dei passeggeri, ecc.

Sul piano della tecnica assicurativa, le assicurazioni trasporti, proprio per l'ampiezza dei rischi, che vengono coperti spesso a trecentosessanta gradi, sono "tipicizzate":

a) dalla esigenza di una massima esperienza e professionalità degli operatori.

Va qui ricordato che i Lloyd's i quali, ci si consenta, rappresentano ancor oggi "le assicurazioni" per eccellenza, si fondano sulla distinzione tra coperture "*marine*" e "*no marine*"!

b) della necessità che, ai fini di una corretta valutazione del rischio, vi sia la massima collaborazione tra assicurato e assicuratore.

Tale profilo, proprio per la novità del rischio, è enfatizzato, come vedremo, nelle assicurazioni spaziali.

Sotto il profilo strettamente economico va evidenziato come le assicurazioni trasporti, nel loro sviluppo, sono strettamente legate e influenzate dal volume dei traffici. In altri termini, mentre le assicurazioni generali di una “industria” restano (almeno in una prima fase) stabili, anche in periodo di recessione, le coperture relative al settore marittimo e aereo, riguardino esse i mezzi di trasporto o le merci trasportate, sono molto sensibili alle fluttuazioni del traffico, influenzando così i risultati economici del ramo.

Le assicurazioni trasporti costituiscono una *specie* di assicurazione, che si rifà alle norme generali che regolano il contratto di assicurazione, e sono caratterizzate:

a) dall'*ambiente* in cui si svolge il rischio (strada, acqua, aria);

b) dalla esistenza di una serie di clausole che integrano la legge, la quale dedica poche e sintetiche norme alle singole specie.

Là dove il legislatore detta più norme quadro (come per le assicurazioni marittime, ed - in parte - per quelle aeree), queste stesse ricevono indispensabili integrazioni da parte delle singole clausole previste nelle polizze, che costituiscono il “*corpo*” stesso della copertura: lo studio quindi delle assicurazioni trasporti può essere condotto solo tenendo presenti le *clausole* dei formulari;

c) il ramo trasporti è per sua natura caratterizzato da una *accentuata “internazionalità”*, presentando (normalmente) i trasporti, e quindi le assicurazioni che li concernono, punti di collegamento con più ordinamenti: di qui la necessità di studiare le singole forme di assicurazione trasporti, tenendo presenti le discipline e le clausole anche dei diversi sistemi assicurativi stranieri, di quello inglese in particolare.

Volendo ora procedere ad una classificazione delle assicurazioni trasporti, su un piano più generale va sottolineato che funzio-

ne del rapporto assicurativo è il trasferimento di un rischio, costituito da un evento dannoso o dall'alea sulla durata della vita del soggetto assicurato¹⁵.

Sulla base di tale duplice funzione il codice civile delinea due grandi categorie di assicurazioni, quella contro i danni (art. 1904 ss. c.c.) e quella sulla vita (art. 1919 ss. c.c.) a seconda che l'ordinamento giuridico tuteli il bisogno di ottenere il risarcimento di un danno economico, se - in conseguenza di un avvenimento futuro ed incerto - questo si verifichi effettivamente e nei limiti del danno realmente verificatosi, o, nel caso delle assicurazioni sulla vita, si voglia soddisfare una qualunque esigenza economica che "si prevede possa presentarsi" al verificarsi della morte o della sopravvivenza (oltre una certa data) di una persona, senza, però, a differenza delle assicurazioni danni, che "l'esistenza effettiva e la natura di questa esigenza abbiano alcun rilievo giuridico"¹⁶.

Sulla base della distinzione or ora delineata, è agevole l'inquadramento delle assicurazioni trasporti nelle assicurazioni contro i danni; anzi, secondo la migliore dottrina¹⁷ l'assicurazione trasporti, intesa in senso stretto, è solo assicurazione di beni materiali (assicurazione cose trasportate, assicurazione corpi) o di determinati diritti di credito (assicurazione del nolo).

Risulta così confermata la esclusione dal ramo - come già detto - delle assicurazioni sui rischi che incombono alle persone durante il viaggio, che rientrano tradizionalmente nel ramo infortuni nonché le assicurazioni contro il sorgere di un debito (ad esempio quelle da contribuzione in avaria comune) e specialmente le coperture per la responsabilità civile¹⁸.

Va anche detto però che, per lo speciale rischio che incombe sulla persona in occasione di un volo - e cioè di un infortunio specificatosi in una lesione per causa violenta che importi morte o invalidità -, le assicurazioni contro gli infortuni aeronautici vengono

¹⁵ V. *amplius* DE GREGORIO-FANELLI, *Il contratto di assicurazione*, in *Diritto delle assicurazioni*, vol. II, Milano, 1987, 11.

¹⁶ Così DE GREGORIO-FANELLI, *op. cit.*, 188.

¹⁷ V. per tutti DONATI, *Trattato*, *op. cit.*, vol. III, 16.

¹⁸ DONATI, *op. cit.*, 16 e ss.

prevalentemente trattate dalle compagnie che gestiscono il rischio aeronautico; ciò anche perché il codice della navigazione prevede una assicurazione obbligatoria infortuni del personale navigante (art. 935 cod. civ.) e dei passeggeri (art. 941 cod. nav.), cosicché i rischi stessi vengono in genere regolati sulla base delle polizze tipo del Consorzio Italiano di Assicurazioni Aeronautiche.

Nell'ambito delle assicurazioni contro i danni, al fine di delineare il quadro di operatività delle assicurazioni trasporti, ci sembra utile procedere ad una classificazione delle stesse assumendo come elemento distintivo alcuni criteri che le caratterizzano.

In base all'ambiente naturale nel quale si effettua il trasporto, e dal quale può derivare il rischio per gli interessi economici dell'assicurato, si distinguono:

i) *le assicurazioni trasporti marittimi*, che coprono i rischi della navigazione, e cioè quegli accidenti che possono colpire sul mare - provengano o no dal mare - i beni in rischio in una spedizione marittima¹⁹. Il codice della navigazione, agli artt. 515, 516, 518, 519 e 520, elenca gli interessi, *id est* i beni materiali e non, che possono essere oggetto di assicurazione marittima, e cioè la nave, le merci trasportate, i profitti sperati sulle merci ed il nolo. L'oggetto delle assicurazioni marittime risulta ulteriormente definito dalle norme del codice che fissano i limiti temporali (per la nave: artt. 530 e 531 c.n. e 1899 c.c.; per le merci: art. 532 c.n.). I limiti spaziali della copertura nella assicurazione a viaggio coincidono con quelli previsti per il viaggio, mentre per le assicurazioni a tempo vengono fissati dalle polizze stesse.

Parimenti per le assicurazioni merci i limiti spaziali e temporali risultano dal viaggio previsto per le merci stesse, anche se è da sottolineare come la previsione dell'art. 532 sia usualmente ed ampiamente derogata dalle polizze, le cui clausole, siano esse italiane od inglesi, in genere, prevedono che la copertura copra non solo la tratta marittima, ma anche quella terrestre, sia questa anteriore alla caricazione o successiva alla scaricazione (dal o nel magazzino), nonché la giacenza delle merci a terra nel luogo di desti-

¹⁹ Per tale definizione v. FERRARINI, *Le assicurazioni marittime*, cit., 12.

no, e la sostituzione di una tratta marittima con una terrestre o viceversa.

Quanto all'*assicurazione della nave in costruzione* si pone il problema se rientri tra quelle marittime, e ciò perché i rischi anteriori al varo sono puramente terrestri, e comunque la nave diviene tale solo dopo il varo, e quindi solo dopo tale evento inizia l'esposizione ai rischi del mare.

Pur se nel codice della navigazione, nella parte dedicata alle assicurazioni marittime, non vi è alcun riferimento alla copertura della nave in costruzione, va rilevato che la disciplina della stessa è espressamente contemplata dall'art. 232 ss. c.n. Se a tale *sedes materiae*, pur non decisiva (riscontrandosi - come detto - nel nostro codice della navigazione numerose tematiche che esulano dal diritto marittimo correttamente inteso) si aggiunge la prassi del mondo assicurativo, che tradizionalmente e universalmente inserisce tale copertura nell'esercizio industriale delle assicurazioni marittime, considerata anche la natura prevalentemente dispositiva delle norme in materia di assicurazione contenute nel codice della navigazione, si può legittimamente ricomprendere l'assicurazione delle costruzioni navali tra le assicurazioni marittime²⁰.

Sempre tenendo conto dell'ambiente in cui il trasporto si svolge, si distinguono ancora:

(ii) *le assicurazioni trasporti per acque interne* - riconducibili, in conformità all'art. 1 cod. nav., alle assicurazioni marittime - che coprono i rischi incombenti sulle cose e sui beni assicurati durante i trasporti per vie fluviali, lacuali o per canali;

(iii) *le assicurazioni dei trasporti terrestri*, che coprono i rischi che incombono sulle cose assicurate durante i trasporti terrestri, siano essi via strada ordinaria che per strada ferrata;

(iiii) *le assicurazioni trasporti aerei*, che coprono il rischio della navigazione aerea al quale i diversi interessi possono essere esposti durante o per effetto della stessa navigazione nell'aria.

Il secondo criterio utile per classificare le assicurazioni dei trasporti fa *riferimento all'interesse esposto ai rischi*.

²⁰ Così FERRARINI, *Le assicurazioni marittime*, cit., 96 e ss.

Si possono così distinguere:

a) *le assicurazioni corpi*, cioè le coperture dei mezzi che operano il trasporto.

Mentre è chiaro il riferimento alle navi e agli aerei, variamente divisi in base alla loro struttura e destinazione di servizio, v'è da dire, per quanto riguarda i mezzi terrestri, che mentre il materiale mobile ferroviario spesso non è assicurato, perché l'ente gestore si identifica con lo Stato, per le automobili e gli autocarri ci si trova spesso di fronte a polizze globali, che coprono anche la responsabilità civile che può scaturire dall'uso dei mezzi stessi;

b) *le assicurazioni delle cose materiali trasportate*;

c) *le assicurazioni contro il rischio della perdita del profitto* che il vettore ordinariamente ricava dal trasporto di cose e persone.

Sebbene - come già rilevato - *in linea teorica* non rientrano tra le assicurazioni trasporti quelle contro il sorgere di un debito e le assicurazioni della responsabilità civile derivante da atto illecito nell'uso del mezzo di trasporto (urto o investimento), il codice della navigazione però, proprio per la stretta connessione funzionale con l'uso del mezzo nell'acqua o nell'aria, disciplina tra le coperture marittime sia le somme dovute per la contribuzione in avaria comune sia quelle dovute a terzi per danni da urto.

Nel codice della navigazione, tra le assicurazioni aeronautiche vengono disciplinate le assicurazioni di responsabilità per danni da urto e quelle per danni a terzi in superficie.

Pur rientrando tra le assicurazioni infortuni, per la particolare "colorazione" del rischio aeronautico, vengono trattate nello stesso codice le assicurazioni contro gli infortuni del personale di volo e dei passeggeri, e le stesse sono generalmente trattate dalle imprese assicurative del ramo aeronautico, meglio attrezzate per valutare il rischio e poi ripartirlo tra i diversi assicuratori.

Restano da illustrare brevemente le *assicurazioni spaziali*, le quali, se hanno in comune con le assicurazioni aeronautiche l'ambiente naturale (aria e spazio atmosferico ed extra-atmosferico) nel quale si può verificare il rischio, presentano caratteristiche

strutturali che le differenziano dalle assicurazioni aeronautiche per così dire “pure”.

Le assicurazioni spaziali sono caratterizzate: *a)* dalla circostanza che nella costruzione e funzionamento dei satelliti trovano impiego tecnologie avanzatissime, ed in genere poco sperimentate, con la conseguente difficoltà di valutare “idoneamente” l’incidenza del rischio; *b)* dalla difficoltà di determinare attraverso calcoli statistici affidabili (per la durata dei tempi di stima, e per la difficoltà di omogeneizzare i diversi rischi spaziali) lo scarto (in base alla legge dei grandi numeri) tra la probabilità tecnica ed il numero effettivo dei sinistri; *c)* dalla difficoltà di ripartire il rischio tra un alto numero di assicuratori, essendo ridotto il numero degli stessi presenti sul mercato, anche per le perdite globali accumulate in certi periodi nel ramo in esame; *d)* dalla necessità, diremmo istituzionale, di una strettissima collaborazione tra assicuratore e assicurati, non solo nella fase della valutazione preliminare del rischio da coprire al momento della sottoscrizione della polizza, ma anche durante la realizzazione delle diverse fasi del progetto spaziale a copertura avvenuta, con un obbligo di cooperazione e di *disclosure* che è amplissimo.

Per tali peculiari caratteristiche, sin dagli inizi, le assicurazioni spaziali sono state trattate prevalentemente da operatori del settore aeronautico (essendovi spesso anche coincidenza tra costruttori di aerei e di mezzi aerospaziali).

Ma di ciò, e con molta più “scienza”, ci parlerà fra qualche giorno il dottor Pagnanelli, che, senza ombra di piaggeria, è oggi tra i più qualificati esperti - a livello mondiale - di tale ramo assicurativo.

Altra distinzione, che però non è tipica delle assicurazioni trasporti, *attiene alla durata del rapporto*, ed è quella tra assicurazione a viaggio ed assicurazione a tempo²¹.

Nell’assicurazione a tempo, la durata del rapporto fa riferimento ad un arco cronologico prestabilito con un *dies a quo* ed un *dies ad quem*.

²¹ Cfr. DONATI, *Trattato, op. cit.*, vol. III, 19.

Nelle assicurazioni a viaggio, invece, la durata del rapporto è commisurata al tempo necessario affinché il viaggio si compia.

Pertanto, nel primo caso la copertura assicurativa è predefinita nel tempo, nel secondo si precisa in base al periodo di esposizione al rischio di una certa operazione: il viaggio.

Una *ulteriore distinzione*, comune anch'essa ad altri rami di assicurazione, concerne il modo di contrarre in relazione al numero degli interessi coperti, sicché si possono avere assicurazioni singole, a *forfait*, "in abbonamento". Queste ultime sono caratterizzate dal fatto che all'atto della conclusione del contratto le persone o gli interessi assicurati sono determinati solo in via generica e saranno specificati non appena se ne verificheranno i presupposti. Anche la somma assicurata e il premio vengono stabiliti man mano nelle singole applicazioni, sia pure secondo una tariffa convenuta²².

Nella pratica delle assicurazioni marittime è frequente la stipula di una polizza in abbonamento flottante. L'assicurazione in tal caso copre una quantità indeterminata di merci, che verrà caricata su nave anch'essa indeterminata, ma per un arco di tempo e per rischi prefissati.

In queste ipotesi "l'oggetto dell'assicurazione è incerto al momento della conclusione del contratto"²³ e si determina volta per volta con la c.d. «dichiarazione di alimento», attraverso la quale l'assicuratore è messo a conoscenza dell'avvenuta caricazione delle merci e della loro correlata esposizione al rischio.

L'obbligo dell'assicuratore copre tutte le merci spedite (o inviate) via mare dall' (o all') assicurato, mentre quest'ultimo è tenuto ad assicurare tutte le merci indicate nel contratto.

Passando al settore aeronautico è stipulata in abbonamento l'assicurazione obbligatoria dei passeggeri trasportati su aeromobili. In tal modo sono automaticamente assicurati i viaggiatori che sono di volta in volta trasportati sul mezzo, mentre l'assicuratore ha

²² Così DONATI, *Trattato*, cit., vol. II, 524 e s.

²³ LEFEBVRE-PESCATORE-TULLIO, *Manuale di diritto della navigazione*, Milano, 1990, 792 e s.

la possibilità (controllando mensilmente l'elenco dei viaggiatori) di valutare i rischi corsi e di calcolare i relativi premi²⁴.

Come già osservato, data la vocazione "internazionale" del fenomeno dei trasporti, i contratti di assicurazione che coprono i rischi del settore sono spesso caratterizzati da elementi di estraneità e presentano punti di collegamento con più ordinamenti giuridici.

Anteriormente al 1° aprile 1991, data di entrata in vigore della Convenzione di Roma del 19 giugno 1980 sulla legge applicabile alle obbligazioni contrattuali, la legge regolatrice dei rapporti assicurativi nelle fattispecie che implicano conflitti di legge era individuabile sulla base dell'art. 25, 1° comma, delle preleggi del codice civile, che indicava nella legge nazionale dei contraenti, se comune, e altrimenti in quella del luogo in cui il contratto è concluso (facendo sempre salva la diversa volontà delle parti), i criteri validi per la determinazione della legge applicabile alle obbligazioni derivanti da contratto.

La Convenzione di Roma introduce una discriminazione tra contratti di assicurazione per la copertura di rischi localizzati nei territori degli Stati membri della CEE e contratti di assicurazione riguardanti rischi ubicati in Paesi extracomunitari, escludendo i primi dalla applicazione della Convenzione medesima (art. 1.3).

La *ratio* di tale esclusione, come si evince dalla Relazione Giuliano-Lagarde sulla Convenzione, è stata ricondotta all'esigenza di tener conto dei lavori in corso in ambito comunitario in materia di rapporti assicurativi, lavori che si concretarono, per quanto riguarda le assicurazioni danni, nella Direttiva 357/88/CEE²⁵, attuata nel nostro ordinamento con il D.Lgs. 15 gennaio 1992, n. 49²⁶.

L'art. 27 del Decreto legislativo stabilisce al punto n. 1 che i contratti di assicurazione contro i danni relativi a rischi ubicati nel

²⁴ LEFEBVRE-PESCATORE-TULLIO, *op. supra cit.*, 832 e s.

²⁵ *Deuxième directive du Conseil du 22 juin 1988 portant coordination des dispositions législatives, réglementaires et administratives concernant l'assurance directe autre que l'assurance sur la vie, fixant les dispositions destinées à faciliter l'exercice effectif de la libre prestation des services et modifiant la directive 73/239/CEE* (in G.U.C.E. JO L 172 del 4/7/1988, p. 1).

²⁶ G.U. 3/2/1992, n. 27, s.o.

territorio dello Stato sono regolati dal Decreto medesimo e, in quanto non derogate da questo, dalle norme della legge italiana in materia di assicurazione. Viene quindi a trovare applicazione la *lex fori*, a meno che (come previsto dal n. 2 dello stesso art. 27) le parti non convengano di sottoporre il contratto alla legislazione di un altro Paese. Non può tuttavia essere elusa per questa via l'applicazione di norme imperative (v. lo stesso art. 2).

Nel caso poi di un'assicurazione prevista come obbligatoria, le disposizioni specificamente predisposte dallo Stato che impone l'obbligo si applicheranno a preferenza delle disposizioni contenute nella legge applicabile al contratto (n. 3 dello stesso art. 27).

Può quindi ben affermarsi che in base al decreto predetto i rapporti assicurativi relativi a rischi localizzati nel nostro Paese implicanti conflitti di legge risultano regolati dall'ordinamento scelto dalle parti, salve le norme imperative della *lex fori*, che trova comunque applicazione se le parti non convengono l'applicazione della legge di altro Stato.

I contratti di assicurazione contro i danni relativi a rischi ubicati in altro Stato membro sono regolati dalla legislazione di tale Stato, a meno che le parti, in conformità di questa, non concordino di sottoporre il contratto alla legislazione di un altro Paese.

L'entrata in vigore, a partire dal 1° settembre 1995, della l. 31 maggio 1995, n. 218 di riforma del sistema italiano di diritto internazionale privato ripropone il problema della determinazione della legge applicabile alle obbligazioni derivanti dai contratti di assicurazione.

L'art. 57 della legge predetta stabilisce infatti che le obbligazioni contrattuali sono "*in ogni caso*" regolate dalla Convenzione di Roma del 19 giugno 1980. La norma ha quindi esteso l'ambito oggettivo di applicazione della Convenzione a tutte le obbligazioni contrattuali, anche a quelle escluse dall'art. 1 paragrafi 2 e 3 della Convenzione stessa, tra cui rientrano le obbligazioni derivanti dai contratti di assicurazione per la copertura di rischi localizzati nei territori degli Stati membri della CEE (art. 1 par. 3), facendo salve solo le altre Convenzioni internazionali, in quanto applicabili.

Sembrerebbe, quindi, a primo acchito, che anche a tali obbligazioni debba trovare applicazione la Convenzione di Roma. Quest'ultima, però, all'art. 20 fa espressamente salva l'applicazione delle disposizioni che, in materie particolari, regolano i conflitti di legge nel campo delle obbligazioni contrattuali e che sono contenute in atti emanati o da emanarsi dalle istituzioni delle Comunità Europee o nelle stesse legislazioni nazionali armonizzate in esecuzione di tali atti.

La locuzione «in ogni caso» contenuta nell'art. 57 della legge di riforma del sistema italiano di diritto internazionale privato, che rende applicabile la Convenzione di Roma al di là della sua originaria sfera (oggettiva) di operatività, a nostro avviso non può incidere sul disposto dell'art. 20 della Convenzione stessa che sancisce il «primato del diritto comunitario» e degli atti interni di attuazione di norme comunitarie sulle previsioni della Convenzione stessa.

Sicché deve ritenersi che, pur nel vigore della legge 218/1995, continuerà a trovare applicazione il Decreto legislativo 15 gennaio 1992 n. 49, che disciplina i conflitti di legge in materia di contratti di assicurazione contro i danni relativi a rischi ubicati nel territorio della Repubblica.

Per quanto riguarda, infine, la legge applicabile ai rapporti assicurativi relativi ai rischi ubicati nel territorio di Stati extracomunitari, già a partire dal 1991 si applicava la Convenzione di Roma del 1980. Tale applicazione è stata oggi confermata dall'art. 57 della legge di riforma del sistema italiano di diritto internazionale privato.

GUIDO DE VITA

(c.s.)

Ringrazio il professor Fanara e mi complimento per questa Relazione che si segnala per la chiarezza esemplare, oltre che per le interessantissime cose che ci ha detto.

Qualche volta per un eccesso di modestia ha rinviato ad altri autori, ma in realtà il professor Fanara ha detto in modo necessariamente sintetico, considerando l'ampiezza enorme dei problemi che ha affrontato, tutto quello che si poteva dire. Praticamente ha posto in grado tutti quanti noi, quando seguiremo i successivi interventi, di partire già da una base: quello che verrà dopo saranno gli sviluppi e gli approfondimenti. È un po' il metodo dei vecchi maestri, mi riferisco in particolare al Valori e al Vivante che, quando scrivevano un testo su qualunque argomento, destinavano la prima parte ad una premessa generale (più o meno ampia) e poi entravano nell'indagine particolare.

Abbiamo avuto la fortuna che il professor Fanara ha fatto per noi questa premessa generale, piena, tra l'altro, per gli addetti ai lavori, di spunti critici e soprattutto di soluzioni originali, a volte accennate, a volte più approfondite, per la quale non possiamo che complimentarci con lui.

La prossima Relazione sarà svolta dal dottor Carlo Pillinini, ormai un veterano di questi Incontri del CUST perché già due anni fa ha svolto una Relazione interessantissima, sempre su temi assicurativi, che riesce a trattare da manager e da giurista.

Prego il dottor Pillinini di prendere la parola.